Jaro 14 Marto 1962 N-ro 3



# LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I. F. E. F.**

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo: Da Costakade 50, Utrecht, Nederlando

*La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn*

La Bastiono de la fiŝkaptistoj en Budapeŝto




# LA 14-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-KONGRESO

en Budapeŝto, Hungarujo, inter la 5-a kaj 11-a de majo 1962.

Ĉefprotektanto Stefano Kossa, ministro de trafiko kaj poŝto.

Protektata kaj subtenata de la Hungara Fervojista Sindikato kaj de la Hungara Esperanto-Asocio.

**Adreso por ĉiuj korespondaĵoj:** 14-a I.F.E.F.-kongreso Budapest 64, Poŝtfako 7.

**Bankkonto por eksterlandanoj:** Magyar Nemzeti Bank, Konto: IBUSZ, 14-a IFEF-kongreso, Budapest.

**Bankkonto por enlandanoj:** Országos Takarékpénztár (O.T.P.) Budapest, N-ro: 44.029-VI.3.

**Kongresejo:** Centra Domo de la Konstruaj laboruloj, Budapest VI: Gorkij-fasor 50. Ĉe la angulo de Dózsa György-ut 84.a.

## 5-a KOMUNIKO

### La aliĝkotizo restas 5 US-dolaroj

La 15-an de februaro fermiĝis la unua etapo por la aliĝo.
La nombro de aliĝoj estas jam nun tre kontentiga, nome 504 eksterlandanoj, el kiuj pli ol duono el la okcidentaj landoj.
Tamen ni volas ebligi la aliĝon ankaŭ por pluraj kolegoj, kiuj deziras partopreni nian kongreson, kaj tiucele ni decidis lasi la kongreskotizon senŝanĝa. Do ĝi restas 5 US-dolaroj por fervojistoj kaj 7.50 US-dolaroj por ne-fervojistoj. Sekve ni akceptos — laŭ tiuj kotizoj — aliĝilojn, **venigitajn pere de la landaj IFEF-sekcioj** ĝis la lasta limdato, la 1-a de aprilo. Samtempe ni devas alvoki la atenton de la aliĝontoj, ke nia landa Turisma Entrepreno IBUSZ povos disponigi loĝadon kaj manĝadon en hotelo katagorio **A** nur por tiuj aliĝontoj, kies aliĝilon LKK estos ricevonta ĝis la 15-a de marto.
(Mendon por loĝado en hotelo katagorio **B** IBUSZ eĉ nun ne povas akcepti, ĉar tiuj hoteloj jam estas okupitaj. Por la pli postaj aliĝontoj IBUSZ povos disponigi loĝadon kaj manĝadon nur en luksaj hoteloj).
La preparlaborojn ni progresigas laŭplane. Ni intencas eldonigi kelkajn ilustritajn kartojn pri Budapest kun esperanta surskribo, kaj gramofondiskon kun "La Espero" kaj alia muzikaĵo.
Estas menciinde ke ankaŭ la Hungara Radio donis sciigon pri la preparata kongreso, la 3-an de februaro en la posttagmeza kroniko.
Espereble nia laboro havos bonajn rezultojn por ĉiuj kongresanoj.

Loka Kongresa Komitato

## KOMPLETIGITA TAGORDO DE LA TERMINARA KUNVENO

Ĉar envenis kelkaj aldonoj por la terminara kunsido, ni denove presigas la tutan, nun definitivan tagordon:

1. Malfermo kaj raporto de la gvidanto.
2. Raportoj de la landaj kunlaborantoj.
3. Diskuto kaj decido pri la jenaj terminoj:
   a) bremsbloko - bremsŝuo - bremsŝtipo (425, 868, 1278, 7201, 7202)
   b) kajo - perono - platformo (803, 6501)
   c) kontenero - pakujo - ujkest(eg)o (1996, 2002)
   d) kuplostango - turnostango - bielo (856)
   e) salajro - pago - bazsalajro - baremsalajro - tabelsalajro - etatsalajro (607, 608, 7212, 8084)
   f) semaforo - signalo - signalilo (7264, 7337)
   g) stajo - stego - steo (788, 3225, 3337, 7906)
4. Libera diskutado.
5. Fermo de la kunveno.

*Panoramo de Budapest*



# TAGO EN BUDAPEST

La panoramo de Budapest kaptas la alvenintan fremdulon. Sekve de sia pentrinda situo ĝi apartenas al la belaj urboj de la mondo. La Danubo disduigas la urbon. Sur ĝia dekstra bordo staras la historiajn-memoraĵojngardanta Fortikaj monto kaj Aquincum; sur ĝia maldekstra bordo konstruiĝis moderna urbo. Mirinda travivaĵo atendas la vojaĝanton, kiu alvenas en la vesperaj horoj per ŝipo. La aluminataj bordoj de la Danubo kvazaŭ perloĉeno sin montras antaŭ la okuloj de la vizitantoj.

Petole ludas la sunbrilo sur la fenestroj de la Buda-flankaj domoj, kiam la plej multaj eksterlandanoj ekiras al la famaj banejoj de la urbo en la matenaj horoj. La plej suda fonto estas la Gellért super kiu konstruiĝis kolosa hotelo. En ĝia ŝaŭmkuvego vervas gaja vivo. Pli norde unu post la alia viciĝas la banejoj: Rudas, Imre, Lukács kaj Császár. Kiuj ŝatas naĝi povas viziti la kovritan naĝejon sur la Margaret-insulo. Ĝi estas unu el la fortikaĵoj de la mondfama hungara naĝo-sporto. Sed eĉ vintre oni ne havas mankon de liberakvaj banejoj, ĉar en la hungara ĉefurbo estas plaĝoj, tiel varmakvaj, ke en la plej severa frosto oni povas bani sin en libera akvo.

Post la baniĝo sekvas la urbrigarda promenado. La promenejon pasantan laŭ la bordo de la Danubo rajte oni menciadas inter la plej belaj apudakvaj promenejoj de la mondo. La interna urbo prezentas agrablan vidindaĵon kun siaj antikvaj domoj kaj brilanta negockvartalo.

Dum la antaŭtagmezaj horoj en la mallarĝaj kaj arkaikaj stratoj estas grandega trafiko. La Váci strato, tie ĉi trapasanta estas unu el la arterioj de la negoca vivo de Budapest. Inter aliaj ĉi tie estas la Popolartisma vendejo kie la eksterlandano povas aĉeti la mirindajn skulptaĵojn, keramiojn, batikaĵojn kaj teksaĵojn de la hungara popolarto.

De ĉi tie, el la interna urbo ekiras la urbrigardaj aŭtobusoj sur sia trihora rondvojo. Ili trapasas la Váci straton, poste la Rákóczi-avenuon, kiu estas la plej trafikplena strato de Budapest, haltas ĉe la Popolstadiono, ĉe la Miljara Monumento, poste tra la Popolrespubliko-avenuo ili revenas al la koro de la urbo por prezenti al la partoprenantoj la Parlamenton kaj ĝian ĉirkaŭaĵon. Poste super unu el la plej belaj pontoj ili traruliĝas al la Margaret-insulo, kiu estas refreŝiga oazo en la ŝtonĝangalo de la urbo. La Platinus-plaĝo, la Subaera Teatro, la mirinde bela Japanĝardeno kaj la Rozĝardeno prezentas neforgeseblan travivaĵon por la vizitantoj. La Margaret-insulo estas ideala ripozejo, kiun oni povas atingi el la urbo dum momentoj. Desur la Margaret-insulo la aŭtobuso transruliĝas al Óbuda, al unu el la plej malnovaj partoj de la urbo. De ĉi tie norde situas Aquincum, la urbo de la antikvaj romianoj, kiu havis du amfiteatrojn, el kiuj unu ni povas vidi okaze de la urbrigarda rondvojaĝo. Post la forlaso de la memoraĵoj el la klasika epoko, la aŭtobuso pasas dum mallonga tempo tra la Vojo de Martiroj, poste ĝi turnas sian stumpan nazon al la monto, kaj tra la pentrinde belaj stratoj pasas supren al la Liberes-monto, de kie oni vidas la mirindan panoramon de la urbo; precipe aŭtune ĝi estas fantazia. En la frumatenaj horoj, kiam la nebulo jam alten leviĝis, la tuta urbo brilas sub ni en pura sunlumo.

Sur la liberec-monto estas la finstacio de la Pionira Fervojo. Sur 12-km longa vojo ĝi trapasas la plej pentrindajn partojn de la Budamontaro. Estas interesa vidindaĵo la multaj infanoj, kiel ili direktas la fervojon, manipulas kaj kontrolas la biletojn.

En la posttagmezaj horo ni povas viziti la Nacian Muzeon, kie sin prezentas al ni riĉa trezoro de memoraĵoj el malnovaj epokoj. Ĉi tie oni povas vidi la fajrujon de la homo el la glaci-epoko, kiun oni alportis en unu peco. La Muzeo por Belaj Artoj gardas la artkreaĵojn de multaj mondfamaj pentristoj. Ĉi tie ni vidas inter aliaj la kreaĵojn de Greco, Raffael, Rubens, Monet kaj aliaj. La artkreaĵoj de la

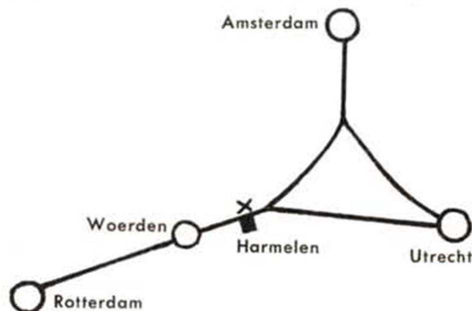
hungara pentro-arto plezurigas nin en la Nacia Galerio. La multaj aliaj muzeoj, kiel ekz. la Orientazia Muzeo, la Poŝtmarkmuzeo, la Fajrobrigadmuzeo k.a. kontentigas la plej diversajn interesiĝojn de la vizitantoj.

La Zoologia Ĝardeno kune kun la Palmodomoj kaj Akvarioj prezentas multajn eblecojn al distriĝo. Ankaŭ la sportemuloj trovas en Budapest sportokazajojn kiuj ilin interesas. La sport-konkuroj de la diversaj branĉoj daŭras dum la tuta jaro. Kaj kiam ekbrilas la lampoj, komenciĝas la vespera distriĝo, ĉar en Budapest multaj homoj ŝatas vespere distriĝi. Funkcias konstante dek kvin teatroj. La eksterlandanoj plej volonte vizitas la operdomojn, ja la lingvo de la muziko ĉie estas la sama, kaj ĉie oni ĝin komprenas.
Apenaŭ troviĝas eksterlandano, kiu neglektus viziti la prezentojn de la Hungara Ŝtata Popolartistaro. Kvankam estas fakto, ke tiujn prezentadojn oni malfacile povas akiri, ĉar tiu ĉi trupo grandan parton de la jaro pasigas eksterlande, farante gastoprezentadojn.
En la programo de niaj dramteatroj konstante estas troveblaj la verkoj de klasikaj kaj modernaj verkistoj.
Post la vespermanĝo riĉan eblecon donas por plua distriĝo la ejoj de la Entrepreno por Gastigado, kie la famaj hungaraj manĝaĵoj kaj trinkaĵoj, kaj ne malpli ankaŭ la distingita hungara popolmuziko atendas la gastojn. Kaj kiuj volas danci en la vesperaj horoj, tiujn atendas la baroj kun la intima atmosfero, kie ĝis la matenaj horoj oni povas pasigi la tempon en gaja bonhumoro.

(El Hungara Vivo n-ro 2/1961)

## FERVOJA KATASTROFO EN NEDERLANDO

La 9-an de januaro okazis la plej terura katastrofo en la historio de la Nederlandaj Fervojoj. Tiam en la mateno je la 9.19-a horo du pasaĝer-trajnoj koliziis. La rapidvagonaro el Utrecht al Rotterdam kaptis la trajnon, kiu iris de Woerden al Amsterdam.
Tiu akcidento postulis la vivon de 90 pasaĝeroj kaj de la du maŝinistoj. Krom tio vundiĝis 54 pasaĝeroj, inter kiuj kelkaj tre grave. La ĥaoso estis tiom granda, ke la fervojoj kun 200 homoj laboris du tagojn por fari la vojon ree uzebla.
Kompreneble oni volas scii kio povis kaŭzi tiun kolizion. Pri tio ne nur parolas la fervojistoj, sed ankaŭ la publiko. La gazetaro opinias sian devon tuj montri kulpulon, ĉu per intervjuo kun fervoja funkciulo, ĉu per la fantazio de ĵurnalisto.
Laŭ onidiroj la maŝinisto de la trajno el Utrecht, kiun ni nomu la blua trajno, ĉar ĝi konsistas el bluaj vagonoj, neglektis la ruĝan signallumon. Tiu supozo estas tre probabla, sed tute certe oni ne scias tion, ĉar la ĉefa atestanto, la maŝinisto, mortis, kaj li ne povas doni klarigojn, nek sin defendi kontraŭ kalumnioj. Tio ankaŭ komprenis la prezidantdirektoro de la Nederlandaj Fervojoj, kiu singarde diris: "Mi havas mian opinion pri la afero, sed mi nun ankoraŭ ne diras tion; ni atendu la rezultaton de la esploro flanke de la Fervoja Akcident-konsilantaro."




### La loko de la akcidento

Por ke niaj legantoj havu klaran bildon pri la situacio, ni aldonas skizon de la koncerna fervojnodo.

Laŭ la horaro la blua trajno el Utrecht devis pasi Harmelen je la 9.14-a kaj la verda el Woerden je la 9.18-a horo, do diference de 4 minutoj. Ĉar la blua trajno forlasis Utrecht 6 minutojn tro malfrue, la signalestro en Woerden decidis foririgi unue la verdan trajnon. Tamen kiam ĝi atingis la krucopunkton, alvenis tie samtempe la blua trajno.
Kiel tio eblis? Tio estas enigmo, kiun la Fervoja Akcident-konsilantaro ankoraŭ devas solvi.
Aplikata sur tiu trako estas la tielnomata NX-sekurigsistemo. Ĉe tiu sistemo oni bezonas por iu trajn- aŭ vagonmanovro nenion alian fari ol je centra punkto sur tabulo premi t.n. komencbutonon N (de e**N**trance) kaj finbutonon X (e**X**it). Pro tiu manipulo ĉiuj relkomutiloj kaj signaloj inter tiuj du butonoj estas funkciigataj, kaj fine la signaloj permesas eniron. Tio do ankaŭ okazis tiumatene. Sur la tabulo oni povis kontroli ke la relkomutiloj kaj signaloj permesis eniron por la verda trajno. Koncerne tiun sistemon ni povas diri la jenon: ne eblas ke du trajnoj samtempe troviĝas en unu bloko, kaj cetere la relŝanĝilo kaj la signalo estas kupligitaj. Alivorte, kaj tio estas la grava sekreto de tiu sistemo, kiam la signalo por unu trajno estas "sekura", tiam ĝi aŭtomate por la alia trajno estas "danĝera". Teknike io alia ne eblas.
Kompletige ni aldonu ke, se okazas perturbo, la maŝinisto vidas ruĝan, aŭ tute neniun lu-

mon. Tiukaze li haltigas la trajnon apud telefono, kaj petas instrukciojn.

Ni ne povas dubi pri tio ke por la verda trajno, do tiu de Rotterdam al Amsterdam la lumo sur la NX-tabulo estis "verda". Tio do signifis ke la trajno rajtis traveturi. Aŭtomate tio ankaŭ signifas ke por la blua trajno de Utrecht al Rotterdam la lumo ne estis "verda". Sekve oni povas konkludi el ĝi, ke malgraŭ tio, la blua trajno tamen pasis la signalojn kaj la relŝanĝilojn. Neglekto de signalo ne estas simpla afero. Kio okazis oni verŝajne neniam scios. La homoj, kiuj kondukis la trajnojn, ne plu vivas. Sed momente la nura ebleco estas ke la maŝinisto de la blua trajno pasis la flavan autaŭsignalon kaj la ruĝan definitivan signalon.
Kiu povas diri kio okazis en tiu mallonga tempo? La maŝinistoj precize scias kie staras la signaliloj. Povas esti ke maŝinisto subite malsanas, sed tiam la t.n. "mortinto-premilo" ekfunkcias, kaj la trajno haltas.
Tiumatene estis nebula vetero, pro kio la vido estis limigata ĝis 140 m. Lumojn oni tamen povis vidi je pli granda distanco.
En intervjuo kun ĵurnalistoj la prezidant-direktoro de la Nederlandaj Fervojoj, s-ro Lohman diris ke li dum la lastaj tagoj ricevis pli ol 1200 leterojn kun sugestoj por pli sekura trafiko. "Pro tio ke ni konscias pri nia granda respondeco, ni atente pristudas ĉiujn donitajn metodojn", li diris. "Nepra kondiĉo tamen estas, ke neniu plibonigo malgravigu la devigan karakteron de la signaloj. Se la maŝinisto havus la impreson, ke per aranĝo niaflanka la signifo de la signaloj ne plu estus tiom severa, ni mem subfosus la disciplinon necesan en tiu grava ofico.

La ideo de tutaŭtomata trajno jam delonge okupas nin, same kiel aliajn fervojajn sociętojn. Sed tia sistemo, kiu estas sufiĉe sekura, ankoraŭ ne ekzistas. Ni esploris post 1953 la eblecon sur unu trako, kaj post 1958 sur du. La rezulto pruvis ke la metodo estas aplikebla, sed multaj teknikaj malfacilaĵoj ankoraŭ devos esti venkataj.
La fervojoj nun devas elekti: aŭ ili kiel eble plej rapide plivastigu la aŭtomatan sekurigon, aŭ ili apliku tute alian sekurigsistemon - kiel ekz. alarmigon de la maŝinisto, sekvata de aŭtomata bremsado post preterpaso de danĝersignalo - pri kiu oni tamen scias, ke ĝi ne ankoraŭ estas senmanka. Ke la sekurigsistemoj en eksterlando ne estas tute fidindaj montriĝas el la akcidentoj, kiuj ankaŭ tie okazas.

En Svislando okazis en unu jaro 700 malregulaĵoj. En Stuttgarto okazis, malgraŭ la germana "indusi"-sistemo, katastrofo kun 34 mortintoj, pro tio ke tiu sistemo ne bone funkciis, kiam la trajno iris tra ruĝa lumo.
Montriĝis ke la diversaj novaj sekurigsistemoj ankoraŭ baraktas kun la infanmalsanoj, sed ĉie, ankaŭ en Nederlando oni daŭrigas eksperimenti".

## NIAJ FINNAJ KOLEGOJ HAVAS PROPRAN BULTENON

Nia finna sekcio eldonis la longe deziratan propran bultenon, kies unuan numeron mi jus ricevis. Ĝi estas stencilita sur bona papero en formato 21 x 30 cm, kaj zorge kompilita.

La titolo estas: "Bulteno" de Esperanto-Societo de Finnlandaj Fervojistoj. La jam sufiĉe konata IFEF-emblemo ornamas la maldekstran kapflankon. En sia antaŭparolo la estraro diras ke la Esp-societo de finnlandaj fervojistoj estas malgranda kaj neforta societo, per kies forto kaj monrimedoj ne eblas subteni membrogazeton **en propra senco de la vorto.** En tiu rilato la societo restas poste de multaj eksterlandaj fratorganizoj. La estraro de la societo tamen konsideras, ke estas grave, almenaŭ kelkfoje povi distribui al la membraro bultenon redaktitan per propraj fortoj. Mi substrekis la vortojn: "en propra senco de la vorto", ĉar mi supozas ke le estraro opinias sian Bultenon malpli valora ol la belajn eldonojn de kelkaj aliaj sekcioj.
Sed karaj miaj, la valoro ne kuŝas en la amplekso, nek en la bela enhavo sen aŭ kun ilustraĵoj, sed en la fakto ĉu ĝi respondas al sia celo.

Ke vi bone konscias pri tiu celo montriĝas el viaj vortoj: "Car la membraro estas tre malgrandnombra kaj krom tio dissemita en multaj lokoj, tia bulteno havus grandan signifon kiel subtenanto kaj reviviganto de l'entuziasmo". Al tiuj vortoj, karaj amikoj, ni ne bezonas ion aldoni. Nur ni tutkore deziras gratuli vin pri via propra informilo kaj ni rekomendas zorge flegi ĝin.

## LA FINNLANDOJ FERVOJOJ JUBILEAS

Ankaŭ la finnlandaj fervojoj nun atingis la estimindan aĝon de 100 jaroj, kvankam iomete pli malfrue ol la plej multaj aliaj eŭropaj fervojoj. La unua fervojlinio estis konstruata en la jaroj 1858-1862 de Helsinki al Hämeenlinna. La 17-an de marto 1862 la fervojo povis esti solene inaŭgurata kaj malfermata al trafiko.

Kiel sur tre multaj aliaj fervojoj, la anglia influo estis sentebla ankaŭ en la komenca stadio de la finnlandaj fervojoj. La unuajn lokomotivojn oni alportis el Anglio. La interrelan distancon oni tamen fiksis laŭ la mezuro en cara Ruslando, nome 5 piedoj aŭ 1524 mm. Tiun traklarĝon oni kontinue sekvis pri konstruado de novaj fervojlinioj. Nur kelkaj linietoj servantaj al lokaj bezonoj estas konstruitaj je mallarĝa ŝpuro.
La evolua historio de la finnlandaj fervojoj estas tre multfaza. Jam en la jaro 1870 pretiĝis la linio Riihimäki - Peterburgo, grava kunliga linio al tiama ĉefurbo de cara Ruslando kaj al grava ŝtata centro ankaŭ el finnlanda vidpunkto. La finnlandaj fervojoj posedis sian propran finstacion en la urbo Peterburgo, kaj la stacio ankoraŭ hodiaŭ portas la nomon de finnlanda stacio.
Je la ŝanĝo de jarcento la fervoja reto ampleksis ĉirkaŭ 2800 km, kaj nun ĉirkaŭ 5300 km.

Profundaj estas la sulkoj, kiujn la fervojo postlasis en la ekonomia evoluo de la lando, kaj grandaj la servoj, kiujn la fervojo en diversaj formoj faris al la nacio.
Detalan bildon pri ĉio okazinta provas doni la historia verko de la Ŝtataj Fervojoj, kies pretiĝo en ĉi tiu jubilea jaro estas alcelata. La verko daŭrigos la serion de jam aperintaj 50- kaj 75-jaraj historietoj, kaj formiĝos bonega sciofonto, kaj por la fervojistoj mem, kaj por eksteruloj. Ĝi estas publikigota nur en finna lingvo.
Alia grava 100-jara eldonaĵo estas la bildverko kompilita fare de certa privata eldona firmao en kunlaboro kun reklamsekcio de la fervojo.

La evoluo kaj la nuna tago de la Ŝtataj Fervojoj estas en la verko bilde prezentita sur 212 paĝoj. Enkonduke estas presita mallonga historieto. Ankaŭ por eksterlandanoj ĉi tiu verko certe estas interesa. La verko estas havebla ĉe librovendejoj ekde marto je la prezo 2650 FM.
Dum la festjaro oni okazigos grandan nombron da diversaj manifestacioj kaj ekspozicioj. La 100-jara jubileo proprasence okazos en Nacia Teatro en Helsinki la 17-an de marto 1962. Speciala festjara trajno-ekspozicio ĉirkaŭiros la fervojreton de printempo ĝis tarda aŭtuno. Fervojistoj partoprenos ĉi tiujn manifestaĵojn entuziasme, zorgante pri plejparto en programoj. Tiel 70-vira reprezentanta ĥoro kantos en la 100-jara festo.
Muzikistoj kaj aliaj amatoraj rondoj prezentos programerojn en diversaj okazaĵoj tra la tuta lando. Fervojoj estas la moto de la tago en Finnlando hodiaŭ. Speciala poŝtmarko jam nun estas akirebla.
(El la Bulteno de Esperanto-Societo de Finnlandaj Fervojisto)

## LA GOTTHARDFERVOJO ESTAS SESDEKJARA

La Gotthardfervojo estis konstruata dum la jaroj 1872-1882.
La 15 km longa tunelo, kies plej alta punkto estas ĉirkaŭ 1154 m, interligas nordokcidenteŭropon. Tiu ĉi fervojo trapasas diversajn gigantajn teknikajn konstruaĵojn, kiel pontojn, vojturntunelojn, ktp. Depost la tempo de la ekkonstruo, la Gotthardfervojo ĉiam pli kaj pli moderniĝis.
Post la dua mondmilito ne nur la trafiko sur la strato, sur la akvo kaj en la aero ege pligrandiĝis, sed ankaŭ tiu sur la reloj. Ĉefe la trafiko sur la Gotthardlinio treege plivigliĝis. Dum la jaro 1960 la Gotthardlinio, kiu mezuras 13% de la svisa fervoja reto, plenumis pli ol 30% de la tuta transportvolumo. Ekzemple inter Wassen kaj Gösschenen dum la jaro 1950 meze estis akcelitaj potage 19390 tunoj. En 1960 la kvanto estis 48710 tunoj, t.a. la 2½-oblo.

Ekde aŭtuno 1954 nun apartaj aŭtotrajnoj trafikas, kies nombro hodiaŭ estas pli ol 50 ĉiutage. La aŭtoŝarĝkajoj en la stacidomoj Gösschenen kaj Airolo dum la lastaj jaroj estis plibonigataj kaj nun permesas cirkuladon de aŭtotrajnoj laŭ veturplano sinsekvante ĉiujn 30-40 minutojn. Eblas transporti ĝis 400 aŭtojn po horo en unu direkto. Dum la somero 1961 en kelkaj tagoj, kvankam la Gotthardpasejo (strato) estis malfermita, preskaŭ 1000 motorveturiloj estis ŝarĝitaj potage. La plej altan nombron oni notis la paskan lundon en 1960: 4425 motorveturiloj. En aprilo 1961 estis transportitaj 45466 persono-aŭtoj, t.e. preskaŭ la nombro de la veturiloj, kiujn oni ŝarĝis dum la tuta jaro 1951.

Dank' al la plej modernaj instalaĵoj eblas: ke en la Gotthard-tunelo la trajnoj sekvas sin ĉiujn 8,5 minutojn. Kaj, laŭ plej novaj esploroj, estonte la interspaco en certaj kazoj eĉ estos nur 2 minutoj.
Tra la tunelo nur 7 personotrajnoj trafikas. La aliaj ambaŭflanke turniĝas antaŭ la tunelo, t.e. en Göschenen kaj Airolo. Eventualaj vojaĝantoj transvagoniĝas al aŭtotrajnoj.
Antaŭ ol estis konstruata la fervoja linio tra la monto St. Gotthard, ĉevalkaleŝoj prizorgis la vojaĝtrafikon **trans** la monton. Kompreneble la strato tiam ne estis komforta kiel hodiaŭ. Estis danĝera entrepreno vojaĝi ekzemple de Luzern al Chiasso (svisa limloko apud la itala landlimo).

La ĉevaloj survoje diversfoje estis interŝanĝitaj kaj la vojaĝantoj devis tranokti en gastejo. La veturo de Luzern al Chiasso daŭris 28 horojn.

De Luzern al Flüelen necesis uzi ŝipon sur la "Vierwaldstättersee" (lago de la kvar kantonoj). Luzern situas 436 m alte, la plej alta punkto de la strato 2112 km kaj Chiasso 220 m. La montopinto estas 3196 m super la marnivelo.
Nuntempe ekzistas bela strato trans St. Gotthard. Kiam ĝi estas malfermita, t.e. kiam ĝi ne estas neĝkovrita, ĉiuspecaj veturiloj faras la belan vojaĝon de unu montflanko al la alia. Aŭ, kiu pro iu kaŭzo ne ŝatas uzi la stratan vojon, ŝarĝigas sian veturilon en Göschenen aŭ Airolo en la vagonaron kaj trankvile kaj sekure vojaĝas **tra** la monto.
La nuntempa rapidtrajna veturdaŭro estas 3 horoj kaj 20 minutoj de Luzern al Chiasso.

Tradukis el la "Informilo de la Svisaj Federaciaj Fervojoj",
Trudi Eggenberger en Winterthur

## EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ



**La lingva problemo en la scienco**

Tio estos la temo de speciala konferenco de esperantistaj sciencistoj, kiuj laŭ ĵus farita decido sekve de interkonsento inter Universala Esperanto-Asocio kaj Internacia Scienca Asocio Esperantista okazos paralele al la 47-a Universala Kongreso de Esperanto en Kopenhago.
Ne estas necese atentigi la esperantistaron pri la eksterordinara graveco de tiu ĉi decido. La lingva problemo en la scienco estas premega. La diverseco de lingvoj forrabas tempon kaj energion, perdigas milope eblojn de kontaktoj, lasas ofte neatentitaj sciencajn atingojn de neprivilegitaj lingvoregionoj, malfaciligas rektan interŝanĝon de pensoj en internaciaj sciencaj konferencoj kaj kongresoj, kreas malklarecon, kie devus esti klareco — situacio katastrofe malkonforma al la spirito de la scienco, al la principa efikeco de ĝiaj labormetodoj.
En Kopenhago oni dediĉos seriozan studadon al tiu ĉi problemo, kaj ni nun alvokas al ĉiuj esperantaj organizoj kaj gazetoj kunlabori por diskonigi tiujn ĉi urĝajn informojn pri la okazigo de la konferenco. Al tiu ĉi konferenco estas kore invitataj ĉiuj sciencistoj, kiuj povas kaj volas serioze kontribui al la laboroj de la konferenco.
Koncize la plano estas la jena:

La konferenco estas, kiel menciite, malfermita al tiuj sciencistoj, kiuj iel povas kontribui. Aliflanke, la laborkunsidoj de la konferenco estas — kiel ĝenerale estas tiaj sciencaj laborkonferencoj — fermitaj al nesciencistoj, nefakuloj. Ĉi tio tamen ne malebligas, ke speciale interesiĝantaj nefakuloj per antaŭa peto povas ricevi permeson ĉeesti kiel observantoj.
La konferenco konsistos el du partoj, sekve de la kunlaboro kun U.E.A. La unua parto estos la prelegoj de la Internacia Somera Universitato, kiuj ĉi-jare direktiĝos al temoj rilatantaj al la celo de la konferenco, studo pri la lingva problemo en la scienco. Ili pritraktos tiun temon el la vidpunktoj de la diversaj fakoj, ne detaliĝante pri ĝeneralaĵoj jam bone konataj (ekz. ĝenerale prisciataj lingvaj malfacilaĵoj ĉe internaciaj konferencoj ktp.), sed koncentriĝante pri specifikaj lingvaj problemoj de la unuopaj sciencoj puraj kaj aplikataj. Ĉiuj prelegoj estos pretigitaj manuskripte, kaj la tuta materialo formos gravan parton diskutotan en la laborkunsidoj de la konferenco.

Alia parto de la studota materialo formiĝos per kontribuaĵoj preparitaj antaŭ la konferenco de sciencistoj-specialistoj. Pro la atendata amplekso de la materialo kaj la limigita tempo disponebla por la diskutado, tiuj kontribuaĵoj devas aperi en formo de mallongaj traktaĵoj, pli malpli kiel resumoj, tamen, se necese por la dokumentado, akompanataj de tabeloj, grafikoj k.s. Tiuj kontribuaĵoj devas esti senditaj al Kopenhago antaŭ la konferenco, ĝis plej laste la 15-a de junio, por povi esti multobligitaj kiel provizora raporto disdonota al la konferencanoj por pristudo. La tuta materialo tiel kolektita estos diskutata en la laborkunsidoj de la konferenco.
Ĉiuj prelegoj de la Internacia Somera Universitato okazos antaŭ jaŭdo de la kongresa semajno. La unuaj kunsidoj de la konferenco mem okazos verŝajne dum la tuta jaŭdo, plue dum kelkaj horoj de vendredo kaj la konkludiga kunsido sabaton posttagmeze.
En la nomo de Internacia Scienca Asocio Esperantista mi tutkore invitas sciencistojn esperantistajn kaj neesperantistajn partopreni en la studoj antaŭ la konferenco kaj en la konferenco mem.

Ĉiuj, kiuj emas kunlabori kaj partopreni estas petataj skribi al la 47-a Universala Kongreso de Esperanto, Kopenhago, per **aparta** letero temanta nur pri la aferoj de la konferenco kaj kun la jena indiko sur la koverto: **Scienca Konferenco.** Ili sciigu la eventualan precizan temon (kun ioma indiko pri la enhavo de la kontribuaĵo), kiun ili proponas por pritrakto en la konferenco.

La tuta materialo de la konferenco, la prelegoj, la ceteraj kontribuajoj kaj la referatoj de la diskutoj, estos kompilitaj en granda raporto, supozeble multobligita kun presita kovrilo, kiu estos publikigita per kunlaboro inter la Internacia Scienca Asocio Esperantista kaj la Centro de Esploroj kaj Dokumentado, Londono. Supozeble la raporto aperos ankaŭ nacilingve.

(El U.E.A.-informilo) Paul Neergaard

# ESPERANTO-KALENDARO POR 1962

**5 ĝis 11-5**
IFEF-kongreso en Budapeŝto.

**3-7 ĝis 15-9**
Someraj okazajoj en Kastelo Grésillon, Baugé (M-et-L), Francujo. Petu detalan programon.

**20 ĝis 27-7**
Internacia feriosemajno en Francio, organizata de la grupo "Bona Stelo", 31 Rue Pêcherie, ROMANS (Drôme), Francio.

**4 ĝis 10-8**
SAT-kongreso en Vieno, Aŭstrio.

**4 ĝis 11-8**
U.E.A.-kongreso en Kopenhago, Danlando.

**12 ĝis 19-8**
Sveda Somera Semajno en Frostavallen.

**2 ĝis 8-9**
Feriosemajno sur Oberbalmberg apud Solothurn, Svislando. Detalan programon vi petu ĉe kolego Hans Hunkeler, Esp-Poŝtfako 417, AARAU, Svisio.

**10 ĝis 22-9**
Dekkvartaga feriorestado en "De Leemkule", Nederlando. Petu informojn ĉe kol. T. M. Blauw, Begoniastraat 12, Zwolle, Nederlando.

## ĈEĤOSLOVAKIA RADIO ELSENDAS EN ESPERANTO

Post longdaŭra penado flanke de la ĉeĥoslovakaj esperantistoj stariĝis regula kunlaboro inter Ĉeĥoslovaka Radio kaj Ĉeĥoslovaka Esperanto-komitato. Fremdlingva disaŭdigo de Ĉeĥoslovaka Radio / fako por Aŭstrio / komencis ekde februaro 1962 regule elsendi en Internacia Lingvo.
Temas pri maksimuma 6-minuta programo en kadro de kutima "Hobby Sendung", kiu estas parto de germanlingva disaŭdigo.
La Esperanto-elsendoj okazas ĉiun lastan jaŭdon en monato, inter 18.45 kaj 19.00 MET sur meza ondo 233,3 m, 1.286 KHz / Ĉeĥoslovakio /.
En la programoj vi aŭdas reprezentantojn de la movado en Ĉeĥoslovakio, kiuj rakontas pri la vivo de diversaj E-grupoj, pri literaturo, arto ktp.

**La programo ĝis junio 1962 estas:**

**26-4 La vivo de esperantistoj en Olomouc**
**31-5 Pri Esperanto-literaturo**
**28-6 Esperantistoj en Pilsen.**

Ni kredas ke ankaŭ vi trovos en la disaŭdigoj ion speciale por vi interesan kaj petas vin skribi viajn sugestojn aŭ almenaŭ ateston pri aŭskulto al la adreso: Ĉeĥoslovaka Radio, Sendung für Österreich, Praha, ĈSSR.
La alsendotaj poŝtajoj grave influos pluan uzadon de Internacia lingvo en Ĉeĥoslovaka Radio.

Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam-O, Nederlando